



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
23 May 2023
Russian
Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли**
Пятьдесят шестая сессия
Вена, 3–21 июля 2023 года

Доклад Рабочей группы VI (Оборотные документы смешанной перевозки) о работе ее сорок второй сессии (Нью-Йорк, 8–12 мая 2023 года)

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	2
II. Организация работы сессии	2
III. Ход обсуждения	3
IV. Будущий документ об оборотных документах смешанной перевозки	3
A. Общие замечания	3
B. Предварительный проект положений об оборотных документах смешанной перевозки грузов	4
1. Проект статьи 13. Сдача груза	4
2. Проект статьи 5. Условия использования и юридическая сила оборот- ных электронных грузовых записей	5
3. Проект статьи 2. Определения	7
4. Проект статьи 3. Выдача оборотного грузового документа	12
5. Проект статьи 4. Содержание оборотного грузового документа	17



I. Введение

1. На своей сорок первой сессии (Вена, 28 ноября — 2 декабря 2022 года) Рабочая группа по поручению Комиссии приступила к разработке нового документа, касающегося оборотных грузовых документов¹. Рабочая группа приступила к первоначальному рассмотрению новой темы на основе записки Секретариата (A/CN.9/WG.VI/WP.96), содержащей аннотированный свод предварительных проектов положений документа, касающегося оборотных грузовых документов. Рабочая группа рассмотрела проекты статей 3, 4, 7–12, а остальные проекты статей решила обсудить на одной из будущих сессий².

II. Организация работы сессии

2. Рабочая группа, в состав которой входят все государства — члены Комиссии, провела свою сорок вторую сессию в Нью-Йорке 8–12 мая 2023 года.

3. В работе сессии приняли участие представители следующих государств — членов Рабочей группы: Австрии, Аргентины, Беларуси, Бразилии, Венгрии, Венесуэлы (Боливарианская Республика), Вьетнама, Германии, Греции, Демократической Республики Конго, Доминиканской Республики, Индии, Ирака, Ирана (Исламская Республика), Испании, Италии, Канады, Китая, Кот-д’Ивуара, Маврикия, Малави, Марокко, Мексики, Нигерии, Перу, Польша, Республики Корея, Российской Федерации, Саудовской Аравии, Сингапура, Соединенных Штатов Америки, Таиланда, Турции, Уганды, Украины, Финляндии, Франции, Хорватии, Чехии, Чили, Швейцарии и Японии.

4. На сессии присутствовали наблюдатели от следующих государств: Азербайджана, Бахрейна, Буркина-Фасо, Мьянмы, Непала, Омана, Парагвая, Словакии, Уругвая, Филиппин и Шри-Ланки.

5. На сессии также присутствовали наблюдатели от следующих международных организаций:

а) *система Организации Объединенных Наций*: Всемирный почтовый союз (ВПС), Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО);

б) *межправительственные организации*: Гаагская конференция по международному частному праву (Гаагская конференция), Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Совет сотрудничества стран Залива (ССЗ);

в) *международные неправительственные организации*: Ассоциация адвокатов штата Нью-Йорк (ААШНЙ), Ассоциация выпускников Учебного международного торгового арбитражного разбирательства памяти Виллема Виса, Европейский совет грузоотправителей, Китайский совет по содействию развитию международной торговли (КССРМТ), Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный комитет железнодорожного транспорта (ЦИТ), Международный морской комитет (ММК), Центр международных и сравнительно-правовых исследований (ЦМСПИ), Шанхайская арбитражная комиссия (ШАК).

6. Рабочая группа избрала следующих должностных лиц:

¹ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, семьдесят седьмая сессия, Дополнение № 17 (A/77/17)*, пп. 22 (h) и 202.

² *A/CN.9/1127*, п. 9.

Председатель: г-жа Беате ЧЕРВЕНКА (Германия)

Докладчик: г-жа Нак Хи ХЮН (Республика Корея)

7. Рабочей группе были представлены следующие документы:
 - а) аннотированная предварительная повестка дня ([A/CN.9/WG.VI/ WP.97](#)); и
 - б) пересмотренный аннотированный свод предварительных проектов положений документа, касающегося оборотных грузовых документов ([A/CN.9/WG.VI/ WP.98](#)).
8. Рабочая группа утвердила следующую повестку дня:
 1. Открытие сессии и расписание заседаний
 2. Выборы должностных лиц
 3. Утверждение повестки дня
 4. Будущий документ об оборотных грузовых документах
 5. Утверждение доклада.

III. Ход обсуждения

9. Рабочая группа продолжила рассмотрение этой темы на основе записки Секретариата ([A/CN.9/WG.VI/ WP.98](#)), содержащей пересмотренный аннотированный свод предварительных проектов положений документа, касающегося оборотных грузовых документов. Резюме обсуждений Рабочей группы приводится в главе IV ниже.

IV. Будущий документ об оборотных грузовых документах

A. Общие замечания

10. Рабочая группа начала обсуждение с рассмотрения вопроса о целесообразности ограничения сферы применения проекта нового документа ситуациями, когда оборотный грузовой документ выдается транспортным оператором, выступающим в качестве перевозчика по договору перевозки, чтобы исключить ситуации, когда транспортный оператор выступает также в качестве фактического перевозчика и осуществляет по крайней мере часть перевозки по договору перевозки.

11. Предложение об ограничении сферы применения получило определенную поддержку, поскольку выдача одновременно и оборотного грузового документа (договорным перевозчиком) и транспортного документа (фактическим перевозчиком) лучше отражала бы «двуединный» подход, на котором строится проект нового документа. Было отмечено, что предоставление фактическим перевозчикам разрешения выдавать оборотный грузовой документ может нарушить положения действующих международных конвенций, регулирующих перевозку грузов, поскольку в таком случае доставка товаров смогут потребовать и грузополучатель, указанный в транспортном документе, и держатель оборотного грузового документа. При этом все же возобладали мнение о том, что проекту нового документа необходима более широкая сфера применения на том основании, что ограничение ее применения оборотными грузовыми документами, выданными договорными перевозчиками, которые не осуществляют перевозку, на деле означало бы, что проект нового документа имел бы отношение только к экспедиторам. Было указано на то, что некоторые соответствующие международные конвенции, например Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (Конвенция ДПГ), применяются как к лицам, заключившим и

исполнившим договор перевозки, так и к лицам, которые только заключают договор перевозки. В отношении железнодорожных перевозок было разъяснено, что понятие «перевозчик» включает в себя перевозчика по договору перевозки, последующего перевозчика и фактического перевозчика. Договорные перевозчики и последующие перевозчики становятся стороной договора перевозки, но при этом сами могут осуществлять, а могут и не осуществлять перевозку. Железнодорожные перевозчики также могут выступать в качестве экспедиторов, и их не следует вынуждать создавать дочернюю экспедиторскую компанию для выдачи оборотного грузового документа. Было подчеркнуто, что проект нового документа должен обеспечивать благоприятные условия и иметь степень гибкости, позволяющую применять его также к перевозкам другими видами транспорта. Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов («Единые правовые предписания ЦИМ») содержат положение, которое не позволяет использовать транспортный документ в качестве оборотного документа, но при этом не запрещает выдачу отдельного оборотного документа. Также некоторые делегаты отметили, что более широкая сфера применения не будет противоречить применимому внутреннему законодательству.

12. Был задан вопрос о том, смогут ли выдавать оборотный грузовой документ лица, организующие перевозку грузов, но не заключающие договор перевозки по смыслу некоторых национальных законов, например транспортные экспедиторы. Было разъяснено, что в проекте нового документа предполагается, что оборотный грузовой документ будут выдавать экспедиторы, выполняющие функции договорных перевозчиков, а не агентов.

13. Было высказано мнение, что из определения «транспортного оператора» следует исключить слова «с грузоотправителем», поскольку, как было отмечено, определение «грузоотправителя» является очень широким и под него подпадают не только лица, которые заключают договор перевозки. Рабочая группа решила рассмотреть это предложение при следующем обсуждении определений в проекте статьи 2.

14. После обсуждения Рабочая группа решила, что сфера применения нового инструмента не должна ограничиваться договорными перевозчиками, которые не осуществляют перевозку самостоятельно.

В. Предварительный проект положений об оборотных грузовых документах

1. Проект статьи 13. Сдача груза

Пункт 2

15. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что пункт 2 сформулирован с учетом устоявшейся в морском секторе практики выдачи морских коносаментов в трех оригинальных экземплярах. По вопросу о том, какой вариант формулировки из двух вариантов в квадратных скобках следует выбрать, было высказано соображение, что, несмотря на их сходство, они отражают два разных законодательных подхода. Второе предложение в утвердительной формулировке подтверждает право перевозчика на сдачу груза при предъявлении только одного оригинала транспортного документа, несмотря на то что он был выдан в нескольких оригинальных экземплярах. Первое же предложение предусматривает, что перевозчик может быть освобожден от обязанности выдать груз, если он «добросовестно» выдал груз против представления только одного из оригиналов. В этом контексте была выражена обеспокоенность по поводу понятия «добросовестность», поскольку оно является неоднозначным с юридической точки зрения и основывается на предположении о том, что нормой должно быть предъявление всех оригиналов. Поэтому широкую поддержку получило предложение распространить сложившуюся в морском секторе практику на выдачу оборотных грузовых документов во избежание нарушения существующей практики.

После обсуждения Рабочая группа решила исключить первое предложение в квадратных скобках и сохранить второе предложение, сняв квадратные скобки.

Пункт 3

16. Был задан вопрос об уместности формулировки «таким образом, как это принято в месте сдачи груза», если учесть, что оборотный грузовой документ является новым документом и, следовательно, никакие обычаи работы с ним еще пока не сформировались. Также было выражено сомнение в необходимости подтверждения держателем получения груза. В ответ на это было указано на практическое значение получения подтверждения от держателя транспортным оператором. Также было разъяснено, что такое подтверждение необходимо будет предоставлять только по просьбе транспортного оператора. Посоветовавшись, Рабочая группа решила исключить формулировку «таким образом, как это принято в месте сдачи груза».

Пункт 4

17. Ссылка на «право, применимое к договору перевозки» была сочтена неуместной, поскольку существуют другие законы и правила, имеющие отношение к сдаче грузов, помимо тех, которые регулируют исключительно договоры перевозки. В качестве примера были приведены Единые правовые предписания ЦИМ, в которых предусмотрено более широкое понятие, охватывающее правовые нормы, действующие в месте назначения. Также было выражено сомнение в необходимости пункта 4, если учесть, в частности, положения пункта 2 проекта статьи 1, в котором предусматривается, что проект нового документа не затрагивает применения какой-либо международной конвенции или национального законодательства, касающихся регулирования и контроля транспортных операций, и пункта 3, в котором говорится, что проект нового документа не изменяет прав и обязанностей перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя и их ответственности в соответствии с применимыми международными конвенциями или национальным законодательством. При этом было высказано мнение, что на данном этапе исключать пункт 4 не следует. Посоветовавшись, Рабочая группа решила заключить пункт 4 в квадратные скобки.

2. Проект статьи 5. Условия использования и юридическая сила оборотных электронных грузовых записей

Общие замечания

18. Была выражена обеспокоенность по поводу того, что вопросы, рассматриваемые в данном проекте статьи, в которой воспроизведены некоторые положения Типового закона ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях (ТЗЭПЗ), не поддаются единообразному урегулированию в рамках международной конвенции, предоставляющей договаривающимся государствам мало возможностей для адаптации ее положений к внутренней правовой системе. Было высказано мнение, что лучше было бы рассмотреть эти вопросы здесь в минимально необходимом объеме и придерживаться, в любом случае, подхода, принятого в рамках ТЗЭПЗ, и разработать положения, предназначенные только для обеспечения функциональной эквивалентности. В ответ внимание Рабочей группы вновь было обращено на то, что она еще не приняла окончательного решения по вопросу о форме нового документа. Более того, было отмечено, что вопрос, касающийся электронных транспортных документов, уже рассматривался ранее в международных конвенциях, например в Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Роттердамские правила) и Дополнительном протоколе к КДПГ, касающемся электронной накладной (e-CMR). Поскольку международная конвенция должна обеспечивать автономный правовой режим и в отличие от типового закона не может базироваться на предположении о наличии дополнительного внутреннего законодательства, регулирующего некоторые ключевые вопросы, редакционный подход, ориентированный на разработку положений

только с целью обеспечения параметров функциональной эквивалентности, был бы недостаточным для обеспечения надлежащего функционирования конвенции.

19. Также была выражена обеспокоенность по поводу того, что авторы проекта статьи 5 не придерживались строго подхода, принятого в рамках ТЗЭПЗ. Поэтому было предложено включить в новый документ лишь общие положения о подходе, сослаться на применимое внутреннее законодательство и рекомендовать принятие ТЗЭПЗ. В ответ было разъяснено, что большинство положений проекта статьи 5 основаны на положениях ТЗЭПЗ, а не совпадающие с ними положения разработаны в стремлении адаптировать ТЗЭПЗ к среде оборотных электронных грузовых записей, создаваемых данным проектом нового документа, и основаны на соответствующих положениях Роттердамских правил и e-CMR. Общую поддержку получило предложение о сохранении подробных положений об оборотных электронных грузовых документах, причем было отмечено, что такой подход имеет перспективный характер и отвечает практическим потребностям, а именно необходимости электронного варианта оборотного грузового документа на местах (особенно для случаев, когда товары перевозятся быстрее, чем доставляются бумажные документы). Здесь в качестве примеров были приведены, в частности, электронный оборотный коносамент смешанной перевозки ФИАТА и электронная накладная ЦИМ/СМГС. Было отмечено, что разъяснение особенностей использования оборотных электронных грузовых записей в новом документе будет иметь важное значение для торговой и финансовой отраслей.

Пункт 1

20. Предложение о включении во вступительную часть формулировки «в тех случаях, когда законодательство требует или допускает» не получило достаточной поддержки. Рабочая группа подтвердила, что предложенная формулировка взята из ТЗЭПЗ и предыдущих текстов ЮНСИТРАЛ в области электронной торговли и отражает проверенный временем критерий функциональной эквивалентности. Однако для проекта нового документа, нацеленного на создание нового типа торгового документа, для которого ни один из действующих законов не может служить основой для определения функциональной эквивалентности, этот критерий не подходит.

21. Также было отмечено, что второе предложение пункта 1 содержит одновременно утвердительное положение о юридической силе оборотной электронной грузовой записи и положение о недискриминации, причем в отношении обоих аспектов установлен ряд условий, предусматривающих проверку надежности. Получило поддержку мнение о том, что данный проект статьи должен иметь более аналитическую структуру и в нем следует провести более четкие разграничения между тем, что строго необходимо для функционирования новой электронной грузовой записи, тем, что может быть достигнуто с помощью только лишь правил недискриминации и функциональной эквивалентности, и тем, какие из этих конкретных элементов должны подлежать проверке на надежность. Возможно, для этого потребуется разбить проект статьи на несколько пунктов и часть его содержания поместить в отдельные положения.

22. Некоторые делегации выразили сомнение в необходимости применения требований надежности к подпункту (b), отметив, что ни статья 8, ни статья 10.1 (a) ТЗЭПЗ не требуют использования надежного метода. Ряд других делегаций отметили, что требования надежности будут иметь важное значение, когда речь будет идти о любом требовании внесения последующих инструкций для перевозчиков непосредственно в оборотную электронную грузовую запись. Следует также рассмотреть вопрос о том, кому необходимо предоставить доступ к оборотной электронной грузовой записи. Было пояснено, что статья 8 и статья 10.1 (a) ТЗЭПЗ предусматривают абсолютный стандарт, а для статьи 8 — стандарт более строгий, чем стандарт надежности.

23. Было высказано мнение, что подпункт (b) можно было бы разделить на две части. Первая часть, в которой говорится о необходимости записывать всю информацию, требуемую статьей 4, является излишней, поскольку это уже подразумевается проектом статьи 4. Вторую часть, в которой говорится о том, что информация должна быть «доступной для ее последующего использования», можно было бы включить в определение «электронной записи» в проекте статьи 2. В ответ было подчеркнуто, что в соответствии с последним предложением в определении термина «оборотный грузовой документ» статья 4 будет применяться как к бумажной, так и к электронной форме документа. Также было отмечено, что ни в одном из документов ЮНСИТРАЛ по электронной торговле определение «электронной записи» не содержит правило функциональной эквивалентности. Однако было отмечено, что это понятие включено в определение «электронного сообщения» в пункте 17 статьи 1 Роттердамских правил.

24. В отношении подпункта (c) был задан вопрос о необходимости определения термина «исключительный контроль». В ответ было разъяснено, что понятие «контроль» используется как эквивалент понятия фактического владения и что в ТЗЭПЗ нет определения термина «исключительный контроль».

25. Приступив к обсуждению подпункта (d), Рабочая группа заслушала мнение, что в нем следовало бы применить подход, используемый в статье 11 ТЗЭПЗ, и рассмотреть вопрос контроля в отдельном пункте. Также было предложено рассматривать вопрос о контроле в качестве функционального эквивалента владения в определении понятия «держатель» в проекте статьи 2, в котором уже упоминается «владение». В порядке ответа были упомянуты другие подходы, используемые для увязки понятия «владения» с определением «держателя» в Роттердамских правилах.

26. Были заданы вопросы о том, следует ли включать в проект нового документа какие-либо правила в отношении индоссамента, в частности, например, насчет того, как оформлять индоссамент в электронной среде. Внимание Рабочей группы вновь было обращено на то, что она еще не приняла окончательного решения о том, следует ли разрешить выдачу оборотного грузового документа на предъявителя. Поэтому формулировка «в том числе путем индоссамента или на предъявителя» была оставлена в квадратных скобках.

27. Рабочая группа решила отложить рассмотрение проектов положений об электронных аспектах и вернуться к ним после завершения работы над основными положениями, касающимися оборотного характера документов. Рабочая группа отметила, что завершила рассмотрение в первом чтении всех основных положений, за исключением проектов статей 1 и 2.

3. Проект статьи 2. Определения

Пункт 1 («Фактический перевозчик»)

28. Рабочая группа отметила, что термин «фактический перевозчик» встречается только один раз в проекте нового документа, а именно в пункте 3 проекта статьи 3. Было выражено общее понимание, что цель этого пункта заключается в разъяснении, что выдача оборотного грузового документа не будет влиять на выдачу какого-либо транспортного документа, требуемого в соответствии с правом, применимым к договору перевозки, или условиями договора. С учетом того, что Рабочая группа решила, что сфера применения проекта нового документа не должна ограничиваться договорными перевозчиками, которые не осуществляют перевозку самостоятельно (см. п. 14 выше), под определение «транспортного оператора» будет подпадать любое лицо, заключившее договор перевозки, независимо от того, осуществляет ли это лицо саму перевозку. Было отмечено, что упоминание о каком-либо транспортном документе, выданном каким-либо фактическим перевозчиком, не будет согласовываться с определением «транспортного документа», поскольку, согласно этому определению, такой документ выдается только транспортным оператором. В связи с этим было выражено сомнение в необходимости проведения различий между транспортным

оператором и любым фактическим перевозчиком в первом предложении пункта 3 проекта статьи 3. Рабочая группа решила исключить упоминание о «фактическом перевозчике» из этого предложения, а также определение «фактического перевозчика», поскольку этот термин не будет больше встречаться в проекте нового документа.

29. Определенную поддержку получило мнение о том, что в первом предложении пункта 3 проекта статьи 3 нет необходимости и что оба предложения можно было бы объединить. В ответ было указано на то, что эти два предложения касаются разных аспектов: взаимосвязи между оборотным грузовым документом и любым транспортным документом, подлежащим выдаче, с одной стороны, и любыми другими документами, которые могут иметь отношение к международной перевозке, возможно, на более позднем этапе ее осуществления. Хотя взаимосвязь между проектом нового документа и любой международной конвенцией или национальным законодательством, касающимися перевозки грузов, уже рассматривалась в пункте 2 проекта статьи 1, Рабочая группа полагает, что пункт 3 проекта статьи 3 служит важной цели регулирования вопросов сосуществования оборотного грузового документа и транспортного документа. Было отмечено, что в проекте нового документа следует пояснить не только то, что оборотный грузовой документ не заменяет транспортные документы, которые должны выдаваться в соответствии с императивными нормами права, но и то, что его положения сохраняют возможность использовать и другие виды документов, например, стандартные условия предоставления экспедиторских услуг, применение которых имеет место на практике, но не требуется по законодательству. Также не получило достаточной поддержки еще одно предложение о включении в пункт 3 проекта статьи 3 формулировки из второго предложения статьи 13 Конвенции Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Конвенция СПГ).

Пункт 2 («Грузоотправитель»)

30. Рабочая группа решила ограничить определение термина «грузоотправитель» лицом, заключающим договор перевозки с транспортным оператором, отметив при этом, что в проекте нового документа следует учесть существование трех субъектов, которые часто участвуют в исполнении договора купли-продажи, а именно лица, заключающего договор перевозки, лица, указанного в транспортном документе, и лица, сдающего груз транспортному оператору. Было разъяснено, что узкое определение «грузоотправителя» оправдывается положениями пункта 1 проекта статьи 3 о праве грузоотправителя давать согласие на выдачу оборотного грузового документа.

31. Рабочая группа также решила исключить формулировку «или от имени, либо от лица которого», поскольку вопросы агентских услуг и юридического представительства обычно регулируются внутренним законодательством.

Пункт 3 («Грузополучатель»)

32. Была выражена обеспокоенность по поводу определения грузополучателя как лица, «управомоченного на получение груза», если учесть, что право получить груз будет иметь только держатель оборотного грузового документа. Было предложено пересмотреть это определение и указать в нем на лицо, управомоченное на получение груза «по договору перевозки или транспортному документу». Также предлагалось ввести понятие «первоначальный грузополучатель».

33. Рабочая группа вернулась к этому определению после подробного рассмотрения определения понятия «держатель» и решила пересмотреть его следующим образом: «грузополучатель — это лицо, указанное в договоре перевозки как лицо, управомоченное на получение груза». Было подчеркнуто, что право определения грузополучателя обычно остается за грузоотправителем. Рабочая

группа также решила пересмотреть подпункт (с) пункта 1 проекта статьи 9, касающийся права держателя на замену грузополучателя на более позднем этапе.

Пункт 4 («Держатель»)

34. Некоторые делегации предложили отразить в определении «держателя» понятие «исключительный контроль» как являющееся эквивалентным владению в контексте электронных оборотных грузовых записей, однако возобладало все же мнение, что в проект нового документа следует включить отдельный раздел, посвященный электронным аспектам, в котором также будут рассматриваться условия, при которых требование в отношении владения будет считаться выполненным в электронной среде. Было отмечено, что введение понятия «исключительный контроль» в определение понятия «держатель» неоправданно усложнит это определение.

35. Также было обращено внимание на сложность выработки определения понятия «индоссамент» в электронной среде, и при этом было отмечено, что понятие «надлежащим образом индоссирован» может быть эквивалентным понятию «надлежащим образом передан». Была упомянута статья 15 ТЗЭПЗ, касающаяся индоссирования. Рабочая группа решила предусмотреть в отдельном разделе об электронных аспектах в проекте нового инструмента правило функциональной эквивалентности в отношении индоссирования. Для цели разработки определения Рабочей группе также было предложено рассмотреть определение «держателя», содержащееся в проекте типового закона о складских расписках, подготовленном совместной рабочей группой УНИДРУА/ЮНСИТРАЛ.

36. С учетом того, что Рабочая группа пока еще не приняла решение относительно документов на предъявителя, было решено на данном этапе оставить последнюю формулировку в определении в квадратных скобках.

37. Предложение о включении в проект нового документа правил индоссирования (например, требования непрерывного ряда индоссаментов) не получило поддержки.

Пункт 5 («Международная перевозка грузов»)

38. Рабочая группа решила исключить это определение, поскольку термин «международная перевозка грузов» в целом является вполне понятным и его значение может быть четко установлено из положений пункта 1 проекта статьи 1. В ответ на вопрос о последствиях формулировки «как это предусмотрено в договоре перевозки» было указано, что проект нового документа должен применяться к любой перевозке грузов, имеющей международный характер на момент заключения договора перевозки, независимо от последующих изменений в месте сдачи груза, которые могли бы изменить этот международный характер.

Пункт 6 («Оборотный грузовой документ»)

39. Было предложено заменить формулировку «праве, применимом к таким документам» на формулировку «праве, применимом к договору перевозки». В ответ было разъяснено, что речь идет о праве, применимом для определения того, будет ли какая-либо другая надлежащая формулировка признаваться имеющей такие же последствия, какие имеют слова «приказу» или «оборотный». Также предлагалось исключить эту формулировку на том основании, что проект нового документа должен предусматривать исчерпывающий перечень примеров надлежащих формулировок и не оставлять решение этого вопроса на усмотрение национального законодательства. После обсуждения Рабочая группа решила исключить формулировку «или других надлежащих формулировок, признанных в праве, применимом к таким документам, в качестве имеющих аналогичные последствия» и заменить ее словами «или эквивалентного выражения».

40. Рабочая группа решила не рассматривать предложение об исключении ссылки на «подписанный транспортным оператором» на данном этапе, отметив,

что эта формулировка была включена с целью учесть результаты ранее состоявшихся обсуждений (см. A/CN.9/1127, п. 57) и что подпись считается необходимым элементом для признания документа оборотным. Была подчеркнута необходимость обеспечения согласованности между этой формулировкой и пунктом 1 проекта статьи 4, поскольку в последнем говорится о том, что оборотный грузовой документ подписывается транспортным оператором или лицом, действующим от его имени.

41. Была выражена обеспокоенность по поводу требования, обязывающего указывать в оборотном грузовом документе, что «груз получен транспортным оператором», поскольку на практике, как правило, экспедиторы сами не являются получателями груза. Понятие «получение» груза встречается в Роттердамских правилах, однако в них оно используется для обозначения получения груза не только перевозчиком, но и исполняющей стороной. Было предложено несколько вариантов решения этой проблемы, например а) ввести понятие «находиться в ведении» как имеющее важное значение для цели доказывания сдачи груза; б) указывать, что груз получен транспортным оператором или любым другим лицом от его имени; и с) заменить термин «получать» формулировкой «принимать в ведение», используемой в Правилах ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок и в оборотном коносаменте смешанной перевозки ФИАТА. Первые два предложения получили определенную поддержку, однако Рабочая группа решила указать в определении на то, что транспортный оператор «принимает в ведение» груз, поскольку этот термин и его варианты встречаются в документах, широко используемых в соответствующих отраслях. В то же время была подчеркнута важность обеспечения нахождения груза в ведении транспортного оператора. В целях достижения согласованности Рабочая группа также обратилась к секретариату с просьбой заменить термин «получать» на «принимать в ведение» в других соответствующих положениях проекта нового документа.

42. Рабочая группа также решила исключить формулировку «и в котором прямо не указано, что он является “необоротным” или “не подлежащим передаче”», поскольку проект нового документа будет посвящен только оборотным документам.

43. В соответствии со своим решением отложить рассмотрение проектов положений об электронных аспектах (см. п. 27 выше) Рабочая группа отложила рассмотрение второго предложения пункта 6, а также пунктов 7–9 проекта статьи 2.

Пункт 10 («Договор перевозки»)

44. Было высказано мнение, что формулировка «за оплату фрахта» является проблематичной, поскольку а) она может исключить некоторые контракты на оказание логистических услуг, тем самым ограничив сферу применения проекта нового инструмента; и б) на практике в договоре перевозки, заключенном с экспедитором, может быть указана единая стоимость всех видов услуг, которые будут предоставлены, без указания непосредственно стоимости фрахта. Поддержку получило предложение об использовании более общего термина «за вознаграждение», который встречается в действующих международных конвенциях, касающихся перевозки грузов железнодорожным, автомобильным и воздушным транспортом. Хотя вид вознаграждения был признан не имеющим значения для цели этого определения, была подчеркнута необходимость отразить понятие «фракт» в подпункте (h) пункта 2 проекта статьи 4. Был упомянут термин «связанные с перевозкой груза расходы», используемый в КДПГ. Также было упомянуто требование по некоторым контрактам (например, контрактам на условиях CIF), чтобы на коносаментах была пометка «фракт предоплачен».

45. Также было высказано опасение по поводу того, что формулировка «обеспечить осуществление» может быть истолкована как относящаяся не к договорным перевозчикам, а к экспедиторам-агентам. Было разъяснено, что на практике

экспедиторы могут выступать в качестве как договорных перевозчиков, так и агентов или в качестве и тех, и других. Было выражено общее понимание, что транспортный оператор должен иметь возможность выдавать оборотный грузовой документ только в том случае, если он является перевозчиком, который действует на основании договора перевозки и во владении которого находится груз.

46. Был задан вопрос о том, что оправдывает включение определения термина «транспортный оператор» вместо «перевозчика», если последний термин является, как правило, хорошо понятным. В порядке ответа было указано, что такое определение основано на определении «оператора смешанной перевозки», содержащемся в Конвенции СПГ, и призвано отразить разнообразие коммерческой практики, в частности, учесть услуги договорных перевозчиков, не располагающих судами, и поэтому его сфера охвата является более широкой.

47. Рабочая группа решила пересмотреть определение следующим образом: «договор перевозки означает договор, по которому транспортный оператор за вознаграждение обязуется осуществить или обеспечить осуществление международной перевозки грузов».

Пункт 11 («Транспортный документ»)

48. Было высказано предложение исключить это определение на том основании, что определение этого термина уже дается в соответствующих действующих международных конвенциях и национальных законах, однако оно не получило достаточной поддержки. Было отмечено, что цель данного определения заключается в том, чтобы рассмотреть взаимодействие между существующим режимом транспортных документов и новым режимом, предлагаемым для оборотных грузовых документов. Необходимость такого определения также обусловлена тем, что оно неоднократно встречается в проекте нового документа. Было разъяснено, что в нынешнем варианте проекта нового документа под термином «транспортный документ» подразумеваются документы, выданные транспортным оператором и содержащие основную информацию о договоре перевозки, которая будет воспроизведена в оборотном грузовом документе.

49. Также не получило достаточной поддержки предложение о сокращении этого определения, чтобы оно гласило: «транспортный документ означает документ, который выдан в соответствии с договором перевозки». Была подчеркнута важность элементов, указанных в подпунктах (a) и (b), для оборотного грузового документа в силу того, что транспортный документ может служить оборотным грузовым документом, если на его лицевой стороне будет указана надлежащая ссылка. Внимание Рабочей группы было обращено на то, что Роттердамские правила содержат два тесно связанных между собой определения терминов «оборотный транспортный документ» и «транспортный документ».

50. Определенную поддержку получило предложение поменять местами подпункты (a) и (b) с целью отразить логическую последовательность событий.

51. Посовещавшись, Рабочая группа решила сохранить нынешнюю формулировку, заменив лишь в ней термин «получение» в соответствии с принятым ранее решением (см. п. 41 выше). Рабочая группа также обратилась к секретариату с просьбой включить новое определение, основанное на положениях статьи 1 (4) Конвенции СПГ, примерно следующего содержания: «транспортный документ означает документ, удостоверяющий договор перевозки, принятие груза транспортным оператором в свое ведение, а также обязательство транспортного оператора доставить груз в соответствии с условиями этого договора» в качестве еще одного возможного варианта для рассмотрения Рабочей группой на ее очередной сессии.

Пункт 12 («Транспортный оператор»)

52. Рабочая группа напомнила о проведенном ею ранее обсуждении этого определения при рассмотрении вопроса о сфере применения проекта нового

документа (см. пп.10–14 выше). Было выражено сомнение в необходимости формулировки «которое принимает на себя ответственность за исполнение договора», поскольку такая ответственность подразумевается сама собой. Однако при этом было отмечено, что упоминание об «ответственности» имеет особое значение, поскольку таким образом правильно отражается положение договорного перевозчика.

53. Предложение об объединении определения «договора перевозки» и определения «транспортного оператора» не получило поддержки, поскольку в проекте нового документа вводятся новые понятия.

4. Проект статьи 3. Выдача оборотного грузового документа

Общие замечания

54. В порядке общих замечаний было отмечено, что в соответствии с двуединым подходом, который применяется в рамках проекта нового документа, оборотный грузовой документ не будет заменять какой-либо транспортный документ, выданный на основании транспортного документа, но и выдача двух разных документов в обязательном порядке требоваться не будет. Было проведено различие между данным двуединым подходом и дуалистической документарной системой, применяемой к оборотному коносаменту смешанной перевозки ФИАТА. Последняя больше походит на практику выдачи экспедиторских и генеральных коносаментов в морском секторе (см. также [A/CN.9/1127](#), п. 92).

55. Предложение об исключении морских международных перевозок, включающих морской участок, из сферы применения проекта нового документа не получило достаточной поддержки ввиду важности морского сектора и высокой зависимости прибрежных стран от морских перевозок. Было отмечено, что в рамках морских перевозок используются также необоротные транспортные документы (например, морские накладные). В ответ было отмечено, что грузоотправитель по договору морской перевозки, подтвержденному морской накладной, сохраняет право требовать выдачи оборотного документа в любое время и не будет полагаться на положения проекта нового документа для этой цели. Рабочая группа согласилась с тем, что этот вопрос требует дальнейшего изучения.

Пункт 1

56. Рабочая группа приняла к рассмотрению предложение о пересмотре пункта 1 следующим образом: «Грузоотправитель и транспортный оператор могут договориться о том, что, когда транспортный оператор принимает груз в свое ведение, транспортный оператор выдает оборотный документ в соответствии с положениями настоящей Конвенции».

Пункт 2

57. Вариант 1 был признан наименее подходящим, поскольку он практически не обеспечивает защиты от риска выдачи двух оборотных документов одним и тем же транспортным оператором на один и тот же груз. Появление на рынке двойных оборотных документов, скорее всего, вызовет обеспокоенность в банковской отрасли и, в свою очередь, будет препятствовать использованию оборотных грузовых документов. Предложение об исключении варианта 1 получило широкую поддержку.

58. Что касается варианта 2 и варианта 3, то предпочтение было отдано варианту 2, поскольку согласно варианту 3 транспортный документ может служить в качестве оборотного грузового документа только в том случае, если он выдан как оборотный документ. По мнению некоторых делегаций, проект нового документа не должен препятствовать использованию необоротного транспортного документа в качестве оборотного грузового документа, если это допускается внутренним законодательством. В связи с этим была упомянута статья 6.5 Единых правовых предписаний ЦИМ как единственный известный пример

положения, в котором напрямую говорится, что накладная не может иметь последствий коносамента. Если это так, то проект нового документа мог бы функционировать для его государств-участников в качестве отступления от этого запрета. В ответ на это Рабочей группе было настоятельно рекомендовано разработать проект нового документа таким образом, чтобы не создавалось впечатления, что он предлагает государствам принять положения, противоречащие взятым ими обязательствам по международным договорам. Более того, даже если статья 41 Венской конвенции о праве международных договоров допускает заключение соглашений об изменении многосторонних договоров только во взаимоотношениях между определенными участниками, это невозможно сделать без огласки, и в случае заключения любого такого последующего соглашения об изменении необходимо в обязательном порядке уведомлять остальных участников изменяемого международного договора о намерении заключить соглашение об изменении и о том изменении договора, которое этим соглашением предусматривается.

59. Было предложено пересмотреть вариант 2, включив в него а) стандартное правило, согласно которому транспортный документ должен служить обратным грузовым документом, если в него включается надлежащая ссылка на проект нового документа на лицевой стороне транспортного документа, и б) резервное правило, согласно которому в случае, если транспортный документ не выдается или же в соответствии с внутренним законодательством не может выполнять функции обратного документа, обратный грузовой документ может быть выдан как отдельный документ в дополнение к транспортному документу. Было разъяснено, что использование одного документа может предотвратить возникновение проблемы возможного несоответствия между двумя разными документами, а также сократить количество документов, циркулирующих на рынке. Были высказаны сомнения в преимуществах такого стандартного правила, поскольку оно может ограничить свободу выбора на рынке. Было выражено опасение, что предлагаемое резервное правило будет обременительным на практике, поскольку оно предполагает наличие у сторон знаний о соответствующем внутреннем законодательстве. Также была выражена обеспокоенность по поводу того, что такое стандартное правило неизбежно приведет к изменению цели проекта нового документа, который будет уже направлен не на создание обратного грузового документа, а на придание обратного характера уже существующему транспортному документу. Было высказано предложение уточнить в предлагаемом стандартном правиле, что транспортный документ может служить обратным грузовым документом только в том случае, если он отвечает требованиям, указанным в определении обратного грузового документа.

60. Рассмотрев пункты 3–6 проекта статьи 3, Рабочая группа провела подробное обсуждение пункта 2, который, по мнению многих участников, составляет основу проекта нового документа. Многие делегации сошлись во мнении, что стандартным правилом должна быть выдача единого документа, который будет функционировать и как транспортный, и как обратный грузовой документ. Было отмечено, что эта иерархия четко не обозначена ни в одном из предложенных вариантов пункта 2, а очередность их расположения в тексте может создать неверное впечатление, что предпочтительным вариантом является выдача отдельного документа. После обсуждения различных альтернативных вариантов Рабочей группе было предложено переработать пункт 2 проекта статьи 3 с учетом следующего предложения:

«2. Если грузоотправитель и транспортный оператор не договорились об ином, транспортный документ служит обратным грузовым документом [для целей настоящей Конвенции] в результате включения соответствующей ссылки на лицевой стороне транспортного документа.

Отдельный обратный грузовой документ не выдается, если транспортный документ [сам по себе/уже] является обратным».

61. Это предложение получило некоторую поддержку, так как оно верно передает мысль о том а) что приравнение транспортного документа к оборотному грузовому документу должно считаться стандартным правилом и б) что выдача двух оборотных документов на один и тот же груз должна быть запрещена. Вместе с тем было высказано замечание, что в предложенном варианте отсутствует четкое указание, в каких случаях возможна выдача отдельного оборотного грузового документа в дополнение к транспортному. В предложенном варианте также не оговорены случаи, когда на основании договора перевозки не выдается никакого транспортного документа. Было также замечено, что формулировку «если грузоотправитель и транспортный оператор не договорились об ином» можно истолковать таким образом, что стороны вправе договариваться о выдаче оборотного грузового документа в любой форме по своему усмотрению. Было также отмечено, что транспортный документ может служить в качестве оборотного грузового документа только в том случае, если он отвечает всем требованиям, которым должен отвечать оборотный грузовой документ, изложенным в других положениях проекта нового документа. Был также задан вопрос о том, насколько транспортные операторы вообще могут осуществлять международную перевозку грузов без выдачи транспортных документов.

62. Было отмечено, что в случаях, когда речь идет о смешанных перевозках, состоящих из нескольких сегментов, покрываемых разными транспортными документами, можно усомниться в том, можно ли приравнять к оборотному грузовому документу один из транспортных документов, относящихся к отдельному сегменту перевозки. В ответ на это замечание было пояснено, что, согласно определению, данному в проекте нового документа, в понятие «транспортный документ» не входят документы, выданные не транспортным оператором. При этом было замечено, что для банковской отрасли предпочтительно, чтобы оборотный документ покрывал весь маршрут перевозки «от двери до двери».

63. Было предложено добавить соответствующую ссылку на проект нового документа в оборотный грузовой документ в случае его оформления в качестве отдельного документа. При этом было отмечено, что Единые правовые предписания ЦИМ требуют, чтобы в транспортные накладные включалось указание на то, что перевозка осуществляется в соответствии с данными предписаниями.

64. Завершив обсуждение, рабочая группа решила сохранить пункт 2 в нижеприведенной пересмотренной редакции в качестве основы для дальнейшего обсуждения:

«а) для целей пункта 1, если стороны не договорились об ином, транспортный документ, содержащий сведения, перечисленные в статье 4, служит оборотным грузовым документом для целей настоящей Конвенции при условии добавления соответствующей ссылки на настоящую Конвенцию на его лицевую сторону;

б) если стороны договорились не использовать транспортный документ в качестве оборотного грузового документа в соответствии с подпунктом (а) пункта 2, оборотный грузовой документ может быть выдан отдельно при условии, что транспортный документ, упомянутый в подпункте (а) пункта 2, не является оборотным».

Пункт 3

65. В начале обсуждения был задан вопрос о том, предусматривает ли проект нового документа выдачу более одного оборотного грузового документа в контексте смешанных перевозок, которые оформляются с помощью нескольких отдельных договоров перевозки, каждый из которых заключается для одного вида транспорта. Рабочая группа была проинформирована о том, что грузы, перевозимые из одного места, в котором применяются Единые правовые предписания ЦИМ, в другое место, где действует Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), могут быть оформлены с помощью единой накладной, но при этом каждый сегмент перевозки будет подчиняться

предназначенному для него правовому режиму. Был задан вопрос о том, нужно ли в такой ситуации будет выдавать несколько оборотных грузовых документов по разным договорам перевозки, заключенным одним и тем же транспортным оператором? В ответ было разъяснено, что теоретически проект нового документа допускает выдачу оборотных грузовых документов по одному на каждый договор перевозки; однако на практике транспортный оператор, скорее всего, будет заключать только один договор перевозки с одним и тем же грузоотправителем для перевозки одного и того же груза, независимо от того, намерен ли он сам осуществлять перевозку или нет. Было выражено сомнение в целесообразности выдачи нескольких оборотных грузовых документов, поскольку, как было отмечено, банки вряд ли будут принимать в качестве достаточного обеспечения под финансирование оборотные грузовые документы, покрывающие только одну часть маршрута, если для остальных отрезков пути могли быть выданы еще и другие оборотные грузовые документы.

66. Приступив к обсуждению формулировки пункта 3, Рабочая группа напомнила о решении исключить ссылку на «фактического перевозчика» из первого предложения, принятом ею при рассмотрении определения «фактического перевозчика» (см. п. 28 выше). Предложение заменить ссылку на «какой-либо транспортный документ» в первом предложении более широкой формулировкой «любые другие документы, относящиеся к перевозке или иным услугам, связанным с международной перевозкой грузов», содержащейся во втором предложении, не получило достаточной поддержки. Некоторые делегации выразили обеспокоенность по поводу термина «заменяет», поскольку он может подразумевать, что оборотный грузовой документ был выдан как отдельный документ в дополнение к транспортному документу, в отношении которого Рабочая группа еще не приняла решения.

67. Другое предложение об исключении второго предложения как излишнего с учетом содержания пунктов 2 и 3 проекта статьи 1 не получило достаточной поддержки. Было вновь отмечено, что это предложение сохраняет возможность использования других типов документов, которые применяются на практике, но не требуются по законодательству, например стандартных условий предоставления экспедиторских услуг. Было подчеркнуто, что Рабочей группе необходимо вернуться к рассмотрению этого предложения после обсуждения пунктов 2 и 3 проекта статьи 1.

68. Посоветовавшись, Рабочая группа решила: а) пересмотреть первое предложение, указав в нем, что оборотный грузовой документ, выдаваемый в качестве отдельного документа, не заменяет какой-либо транспортный документ, который транспортный оператор может быть обязан выдать, и б) сохранить второе предложение в его нынешней форме и вернуться к его рассмотрению на более позднем этапе.

Пункт 4

69. Было высказано опасение, что формулировка «в дополнение к авиагрузовой накладной, автотранспортной или железнодорожной накладной» исключает другие необоротные транспортные документы (например, морские накладные). Было выражено сомнение в необходимости включения в данный пункт исчерпывающего перечня необоротных транспортных документов, если учитывать, что по мере развития новых видов практики со временем могут появиться новые виды транспортных документов. Поддержку получило предложение о замене этой формулировки словами «в дополнение к необоротному транспортному документу».

70. Рабочей группе было предложено воздержаться от увязывания действительности оборотного грузового документа с наличием соответствующей ссылки в транспортном документе. На практике держателю оборотного грузового документа (например, банкам) будет трудно проверить наличие ссылок во всех экземплярах этого транспортного документа, что будет препятствовать его

использованию в качестве оборотного документа и в качестве обеспечения под финансирование. Было выражено общее согласие с тем, что пункт 4 можно было бы пересмотреть, возложив в нем обязанность включать ссылки в транспортный документ на транспортного оператора, хотя некоторые делегации при этом отметили, что транспортные операторы вряд ли захотят брать на себя дополнительную ответственность, поскольку согласно некоторым соответствующим действующим международным конвенциям (например, Единым правовым предписаниям ЦИМ) ответственность за внесение записей в накладные несет грузоотправитель. По мнению ряда других делегаций, возложение такой обязанности на транспортного оператора могло бы быть сочтено коммерчески обоснованным шагом, поскольку выдача оборотного грузового документа в качестве отдельного документа будет являться дополнительной услугой, предоставляемой транспортным оператором за плату. Также было отмечено, что такая обязанность не будет слишком обременительной, поскольку оборотный грузовой документ, скорее всего, будет выдаваться одновременно с транспортным документом или сразу после его выдачи. При этом аннулирование оборотного грузового документа представляется слишком суровым последствием, и, возможно, в проекте нового документа было бы достаточно обязать транспортного оператора включать такие ссылки в транспортный документ без указания последствий за невыполнение этого требования. Хотя в проекте нового документа не предполагается рассматривать вопросы ответственности, внимание Рабочей группы было обращено на то, что транспортный оператор, тем не менее, будет нести ответственность за невыполнение обязанности включать ссылки.

71. Также было высказана обеспокоенность по поводу того, что упоминаемые все «экземпляры» «транспортного документа» могли бы быть истолкованы как исключающие оригиналы транспортного документа, а также транспортные документы, выданные субподрядчиками для конкретных сегментов смешанной перевозки. В ответ на это было указано, что определение «транспортного документа» призвано охватить только те документы, которые выдаются транспортным оператором, но не субподрядчиками, и поэтому проект нового документа не должен требовать включения ссылок в транспортные документы, выданные субподрядчиками. Поддержку получило предложение об исключении формулировки «все экземпляры», поскольку в действующих конвенциях, имеющих отношение к перевозке грузов, термины «оригинал» и «экземпляр» используются по-разному.

72. Посовещавшись, Рабочая группа решила изложить данный пункт в следующей редакции: «транспортный оператор, выдающий оборотный грузовой документ в качестве отдельного документа в дополнение к необоротному транспортному документу, подтверждает выдачу оборотного грузового документа путем включения соответствующей пометки в транспортный документ».

Пункт 5

73. Было поддержано предложение предусмотреть возможность выдачи документов на предъявителя, поскольку банковские учреждения обычно предпочитают, чтобы их не указывали в качестве грузополучателя на лицевой стороне оборотного документа. Предложение исключить из текста формулировку «или ордерный документ на поименованное лицо», поскольку об указании имени лица сказано во втором предложении того же пункта, не получило поддержки, так как было сочтено желательным перечислить разные виды оборотных документов в первом предложении. Несколько делегаций высказались за то, чтобы исключить второе и третье предложения и оставить затрагиваемые в них вопросы в сфере регулирования национального законодательства, тогда как другие делегации выразили мнение, что в проекте нового документа следует предусмотреть соответствующее решение. Рабочей группе было предложено обратить внимание на то, что в разных юрисдикционных системах заведена разная практика в отношении оформления коносаментов в виде ордерных документов без указания имени распорядителя груза. Были также выражены сомнения насчет

положения о том, что в случае отсутствия указания имени распорядителя груза оборотный грузовой документ должен считаться оформленным по приказу грузоотправителя. На данном этапе Рабочая группа решила сохранить соответствующие формулировки в квадратных скобках.

Пункт 6

74. Было выражено мнение, что вариант 1 является предпочтительным, поскольку указание количества экземпляров в оборотном грузовом документе соответствует практике делового оборота. При этом было отмечено, что при совершении сделок по аккредитиву банки, как правило, требуют предоставления полного комплекта экземпляров коносамента. Было отмечено, что, хотя требование об указании количества экземпляров в оборотном грузовом документе также предусмотрено в подпункте (g) пункта 2 проекта статьи 4, этот подпункт служит другой цели и входит в перечень сведений, подлежащих указанию в оборотном грузовом документе. Рабочая группа решила оставить вариант 1, а вариант 2 исключить.

5. Проект статьи 4. Содержание оборотного грузового документа

Пункты 1 и 2

75. Рабочая группа решила объединить пункты 1 и 2 в один единый обязательный перечень без указания того, какая информация воспроизводится из договора перевозки. С учетом того, что Рабочая группа одобрила стандартное правило, согласно которому транспортный документ может служить в качестве оборотного грузового документа при определенных условиях, было поддержано предложение включить новый пункт следующего содержания: «Оборотный грузовой документ, который выдается в качестве отдельного документа в соответствии с подпунктом 2 (b) статьи 3, воспроизводит условия, указанные в пункте 1 согласно транспортному документу».

76. В контексте вступительной части пункта 1 была поставлена под сомнение необходимость требования о том, чтобы оборотный грузовой документ был подписан транспортным оператором, с учетом того, что определение «оборотного грузового документа» в пункте 6 проекта статьи 2 уже содержит такое требование. Рабочая группа решила заменить слово «подписанный» словом «выданный» в определении термина «оборотный грузовой документ» и объединить вводные части пунктов 1 и 2, изложив их следующим образом: «оборотный грузовой документ подписывается транспортным оператором и в нем указывается:».

77. Было отмечено, что подпункты (a) и (b) пункта 2 затрагивают общий характер и состояние груза как фактические заявления, а не как информация из договора перевозки. В связи с этим Рабочая группа рассмотрела предложение исключить фразу «все те условия, которые указаны грузоотправителем». Было отмечено, что в проекте нового документа следует избегать материально-правовых вопросов, например вопроса о том, в какой степени транспортный оператор может квалифицировать любую информацию, представленную грузоотправителем, и оставить их на усмотрение законодательства, примененного к договору перевозки. После обсуждения Рабочая группа поручила секретариату пересмотреть подпункт (a) и включить в него после фразы «общий характер груза» фразу «[принятого на себя транспортным оператором]», а также заключить фразу «все те условия, которые указаны грузоотправителем» в квадратные скобки для дальнейшего рассмотрения Рабочей группой.

78. Было достигнуто общее понимание того, что действительность оборотного грузового документа, о которой говорится в пункте 1 проекта статьи 7, будет связана с теми обязательными требованиями, перечисленными в проекте статьи 4, по которым Рабочая группа еще не приняла решения в ходе сессии. Было высказано мнение, что действительность оборотного грузового документа не

должна утрачиваться в случае несоответствия между оборотным грузовым документом и транспортным документом.
